U – 1064

Tagebuch

Meine Feindfahrt etc.

von Horst Seeburg, Halle/Saale

Herausgeber: Wolfgang Seilkopf

U – 1064

Ein U-Boot des Typs VII C

Von diesem Typ wurden 663 in Dienst gestellt.

Bemerkungen zur Bauart des U-Boots:
Hochseeboot,
Einhüllenboot,
Satteltanktyp

Gewicht:	769 t
Länge:	67,10 m
Torpedorohre:	fünf

Besatzung: 45 bis 51 Mann

Im Mai 1945 ausgeliefert und versenkt.

Kommandant:

Fregattenkapitän Karl-Hermann Schneidewind

Vorbemerkung:

Im folgendem gebe ich den Inhalt eines Tagebuchs wieder, das die ersten Monate des Jahres 1945 auf See betreffen. Der Schreiber desselben ist nicht mehr unter uns, seine Tochter ist die jetzige Besitzerin dieser Unterlage.

Ich erachte es als notwendig, auf die Bedingungen der Zeit des II. Weltkrieges kurz eingehe. Der Grund dafür ist die Tatsache, dass die nachfolgenden Generationen diese Zeit meist nur vom Erzählen, aus Publikationen oder den Medien übermittelt werden.

Deshalb zum Tagebuch eine kurze und wesentliche Erläuterung dazu:

Es bestand ein generelles Verbot für die Soldaten und Offiziere aller Waffengattungen, ein Tagebuch zu führen. Das galt übrigens nicht nur bei den deutschen Truppen. Auf deutscher Seite wurde die Einhaltung dieser Vorschrift besonders sehr genau bei den SS-Verbänden kontrolliert.

Im Kampfgeschehen auf dem Land könnten ja bei Gefangennahme oder der Leichenfledderei an den Gefallenen durch die gefundenen Tagebuchaufzeichnungen Hinweise entnommen werden, die der gegnerischen Seite von Nutzen hätten sein können. So jedenfalls wurde die Frage dazu beantwortet, sofern diese Frage überhaupt gestellt wurde. Das Verbot war ein Befehl, und ein solcher bedurfte keiner Erläuterung! Er galt!

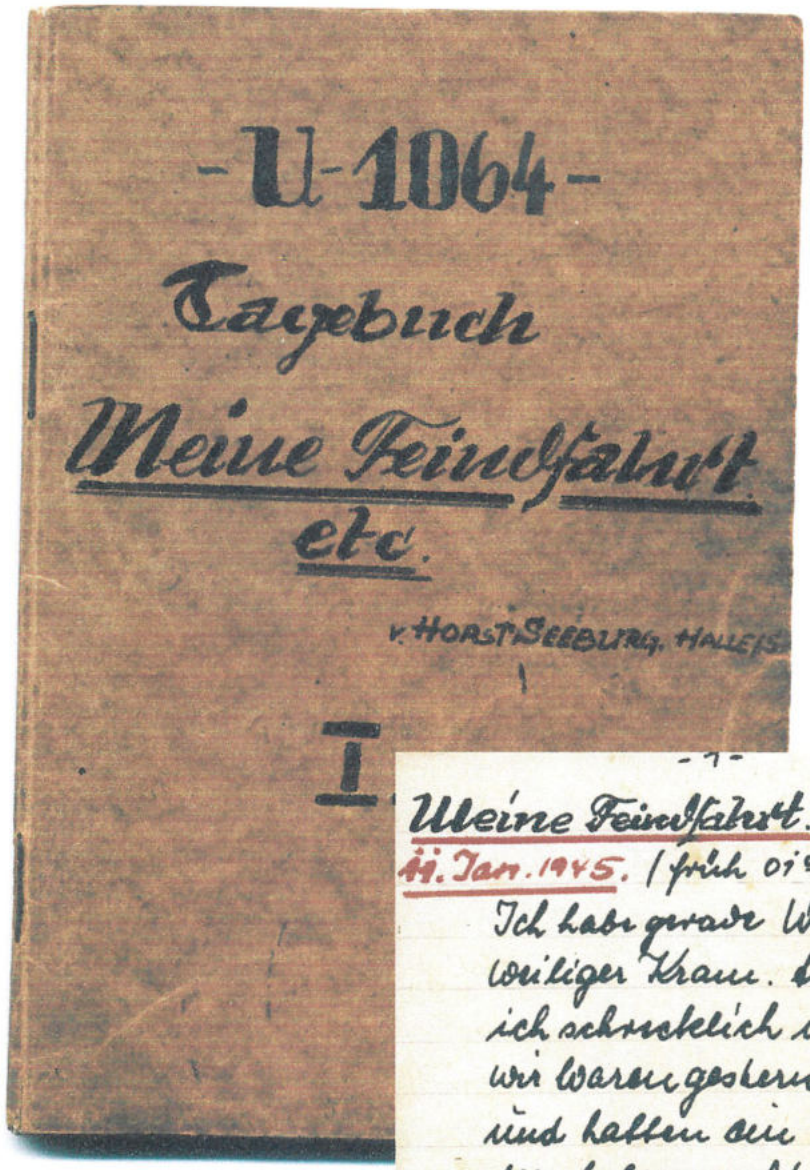
Bei der Marine war Manches anders und so ist es wohl möglich gewesen, Notizen zu den Tagesabläufen anzufertigen, wie dies Herr Horst Seeburg getan haben dürfte. Das vorliegende Tagebuch von ihm hat er sicher auf der Grundlage dieser, seiner Aufzeichnungen, später an Land sehr säuberlich niedergeschrieben. Auch wenn es ihm gestattet sein sollte, an Bord eines U-Bootes hätte es nie diese akkurate Niederschrift anfertigen können, wie der kurze Faksimile-Beleg zeigt.

Ich habe einige Fehler verbessert, die beim Schreiben auftreten können, an der Ausdrucksweise aber keine Korrektur vorgenommen. Da es jedem Schreiber erwischen kann, dass er nicht immer Dudengerecht alles richtig schreibt, bitte ich vorweg schon um Nachsicht, denn es kann mir auch geschehen. Die neue Rechtschreibung trägt dazu auch bei. Ich habe sie benutzt und bin dadurch vom Original abgewichen. Das fällt aber wohl nicht ins Gewicht.

Den Umschlag des ersten Heftes und die erste handgeschriebene Seite füge ich ein.

Das tue ich auch mit einem Kartenausschnitt, der die wesentlichsten Gebiete erkennen lässt, die Erwähnung finden. Die Fahrtroute ergibt sich aus der verbalen Beschreibung.

Wolfgang Seilkopf
2003



-1-

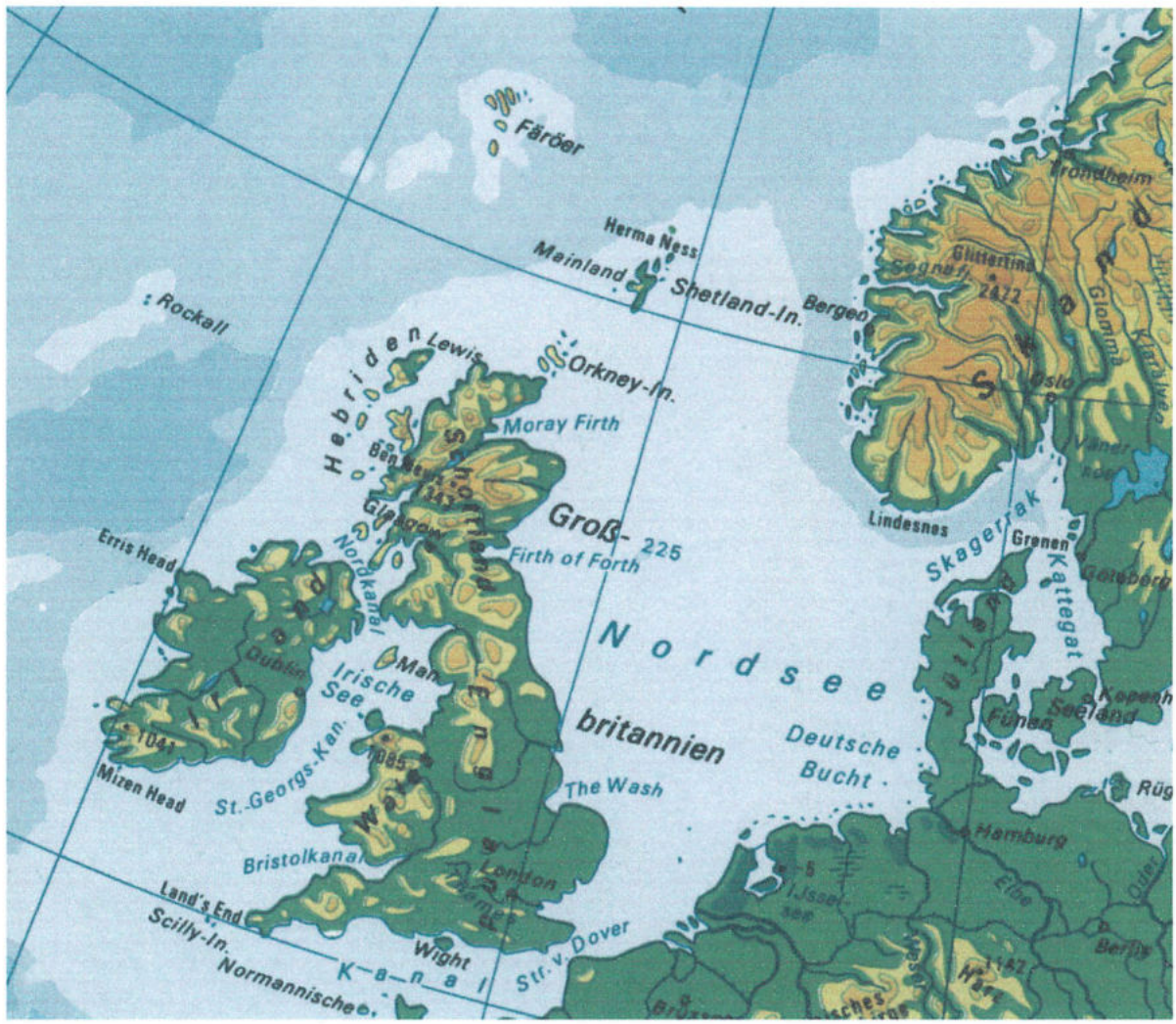
Meine Feindfahrt.

11. Jan. 1945. (früh 01[00].)

Ich habe grade Wache, ein langweiliger Kram. Überdem bin ich schrecklich müde; denn wir waren gestern noch an Land, und hatten ein bisschen was an Alkohol gemacht. Plötzlich kommt eine Ordonanz vom Flott.-Chef. Darauf folgt Offz.-Besprechung. Nun war ich mir im Klaren. Für mich gab es die ganze Nacht keine Ruhe mehr. Überprüfung der Geheim. u. g.K.-dos.-Bücher, Schlüssel etc. eins jagte das andere.

früh 0800. 5 Boote liegen bereit um auf „große fahrt" zu gehen. Im Lederspäckchen stehen wir am Oberdeck, und winken die Letzten

Der Kartenausschnitt soll helfen, die Fahrtroute des U - 1064 nachzuvollziehen



Quelle: Haack Geografischer Atlas
2. Auflage 1980

11. Jan. 1945,

(früh 01.^{00}) Ich habe gerade Wache, ein langweiliger Kram. Außerdem bin ich schrecklich müde, denn wir waren gestern noch an Land und hatten ein klein wenig am Alkohol genascht. Plötzlich kommt eine Ordonanz vom Flottenchef. Darauf folgte Offiziers-Besprechung. Nun war ich mir im Klaren. Für mich gab es die ganze Nacht keine Ruhe mehr. Überprüfung der Geheim- und g.K.dos- Bücher (Geheime Kommandosache), Schlüssel etc. eins jagte das andere.

(früh 08.^{00}) Fünf Boote liegen bereit um auf „Große Fahrt" zu gehen. Im Lederpäckchen stehen wir an Oberdeck und wechseln die letzten Worte mit den an Land stehenden Leuten. Die Musik spielt Marschmusik. Da ertönt das Engelandlied und unser Boot löst sich unter Hurrah-Rufen langsam von der Pier. Sofort gehen wir auf Große fahrt und lassen nur winkende und vielleicht auch lachende Mädeln zurück. Aber der Seemann nimmt das nicht allzu krumm.

12. Jan. 1945

Nun sind wir schon einen Tag auf Fahrt. Ziel ist nicht bekannt. Aber es wird wohl Norwegen sein. Bald ist der Skagerrak erreicht und dann heißt es für uns erstmalig „Vorsicht"! Zurzeit haben wir schönes windstilles Wetter. Ich stehe auf der Brücke und schaue ganz besinnlich den Möwen zu.

13. Jan.1945

Skagerrak erreicht. ... Im Zick-Zack-Kurs geht jetzt die Fahrt. Hier ist U-Boot-Gefahr. Es ist ein schöner Anblick, wie die Boote den Kurs wechseln, noch dazu bei Windstärke 5, welche wir jetzt haben. An Bord ist alles wohl. Wir machen viel Musik und essen gut dabei. Ärgern können wir uns über die vielen Kisten im Bugraum. So etwas muss man gesehen haben. Kartoffelkisten, Äpfel, Zwieback, Gemüse, Keks, Brot, Schinken und Würste von oben, Sauerkraut-, Gurken- und Fleischbüchsen von unten, einfach ein heilloses Durcheinander, und darin wohnen noch ca. 30 Menschen. Aber es muss eben gehen. Gott sei Dank habe ich ja noch den Funkraum, auch ist dieser trocken, und das ist an Bord ja das Wichtigste.

14. Jan. 1945

Weiter geht's. Das Wetter wird schlechter. Bei Kalundborg (Dänemark) soll uns ein Geleit abholen, um uns durch von Minen verseuchtes Gebiet zu bugsieren. Doch das Wetter wird immer schlechter. Da das Geleit nicht da ist, laufen wir Kalundborg als Nothafen an. Abends legen wir fest. Gott sei Dank, uns erwartet wieder eine richtige Koje. An der Pier hat sich mittlerweile ein bunter Handel entsponnen. Gegen Zigaretten (welche wir in großer Anzahl haben) tauschen wir Kuchen, Torten und Schlagsahne ein. Oh, ist das ein Schlemmerleben.

15. Jan. 1945

Heute ist das Wetter noch immer nicht besser. In der Nacht hat neben uns der Dampfer „Kaiser" festgemacht. Das bedeutet für uns, wieder einmal richtig zu brausen. Es ist auch ein Kino an Bord. Am Nachmittag sollen wir gegen sie Fußball spielen. Auf völlig verschneitem und vereistem Platz wogt der Kampf hin und her und nur nach 10 Minuten Verlängerung gelingt es dem Gegner mit 8:6 zu gewinnen. Da wir das Laufen gar nicht mehr gewohnt waren, hatten wir uns einen mächtigen Muskelkater geholt. Abends wieder Torte, Wurst und Eier und ein gutes Bier.

16. Jan. 1945

Heute soll es leider weitergehen. Wir hätten das Schlemmerleben noch eine Weile ausgehalten. Wir fahren bis zur Mündung, um das Geleit dort zu erwarten. Nach 3-stündigem Warten drehen wir wieder bei und laufen wieder ein. Am Nachmittag lassen wir eine zünftige Schneeballschlacht vom Stapel. Wieder wird geschlemmt und nach getaner Arbeit ist gut ruhen.

17.Jan. 1945

Heute geht es aber wirklich los. Das schöne Leben geht auch mal zu Ende. Wir fahren bis Norwegen in Sicht kommt. Der Oslofjord wird passiert und weiter geht's bis nach Horten, wo wir vor Anker gehen. Hier sollen wir noch einmal mit dem Schnorchel vertraut gemacht werden. Doch wir haben Pech, oder auch Glück. Unser Jockel, genannt Diesel, macht nicht mehr mit. Wir müssen in die Werft.

Wir haben eben noch ein paar Tage Ruhe. Die Zeit verkürzen wir uns mit Kino, Lesen und Schlafen. An Land können wir leider nicht, Spionage-Gefahr. Norwegen macht auf uns einen guten Eindruck. Die Gipfel der Berge leuchten wunderbar in ihrem weißen Kleid und spiegeln sich im Wasser tausendfach wieder. Nach sechs Tagen Werftzeit fahren wir noch unsere letzten Übungen, alles klappt, und wir sind wieder klar zum Auslaufen.

23. Jan. 1945

Unser nächstes Ziel ist Kristiansand. Von dort wollen wir unsere Große fahrt beginnen. Kristiansand liegt an der Südspitze Norwegens, herrlich von hohen Bergen umgeben. Hier legen wir uns mitten im Fjord vor Anker und warten der Dinge, die da kommen.

Eine herrliche Polarnacht liegt hinter mir. Wir hatten Vollmond. Es war fast taghell, dazu die berge und Täler in ihrem schönen Kleid. Die See spiegelglatt. Mitten zwischen Himmel, Erde und Wasser ein U-Boot. Unser Boot. Ich habe Wache. Ganz fern im hohen Norden kann man noch ein Nordlicht sehen. Es ist für mich ein unvergesslicher Anblick.

Heute wird der letzte Frischproviant übernommen. Noch ein paar Anweisungen. Wir sind jetzt klar. Für uns beginnt jetzt ein ganz neues Leben. Alle schauen noch einmal den blauen Himmel und die Sonne an. Für uns gibt es fortan dann nur noch Lampenlicht. Auch wechseln wir vollkommen die Tageszeiten. Da wir nachts „Schnorcheln" können, machen wir sie zum Tage. Tagsüber jedoch schlafen wir. Wenn ihr daheim um Mitternacht im Bettchen liegt, dann essen wir gerade Mittagsbrot. Man soll es nicht glauben, was man alles kann. Aber bei uns weiß man dann ja doch nicht, ob es draußen hell oder dunkel ist. Wir fahren los. Zwei Stunden noch über Wasser, dann geht es abwärts.

24. und 25. Jan. 1945

Wir sind auf Feindfahrt. Bis jetzt geht alles wie am Schnürchen. Das Essen ist gut. Bloß es ist furchtbar eng. Wir haben jetzt noch Zeit, daher gehen wir sämtliche Übungen noch einmal durch. Unsere Funkverbindung ist prima. Wäre ja auch allerhand, bei der kurzen Entfernung.

26. und 27. Jan. 1945

Wir fahren weiter. Norwegen liegt schon ein ganzes Stück hinter uns. Da fällt ein Diesel wieder aus. Unsere Männer können den Schaden aber wieder beheben. Wir fahren weiter.

29. Jan. 1945

Unser Bb[1]. Diesel ist restlos hin. Das kann ja heiter werden. Unsere Männer arbeiten wie die Löwen. Sollen wir die Untersuchung abbrechen? Das ist die Frage, doch der Alte will noch nicht.

30. Jan. 1945

Da haben wir den Salat. Auch der andere Diesel setzt aus, d.h. wir können nicht mehr laden. Das bedeutet, nur noch Überwasserfahrt, auf Deutsch: den Tod. Die Luftüberwachung ist viel zu stark. Doch nach mühevoller Arbeit kriegen unsere Leute die Sache so einigermaßen wieder hin. Wir haben inzwischen Funkverbindung aufgenommen und künden unseren Rückmarsch an. Als Einlaufhafen wird uns Bergen angegeben. Wieder Werft, es ist ein Jammer.

31. Jan. 1945

Wir laufen in den Fjord von Bergen ein. Vorbei an den Trümmern des Kreuzers „Nürnberg" und einigen Zerstörern in die Werft. Auch hier liegt Schnee. Das erste, was wir hier machen, ist erst mal gründlich waschen. Immerhin waren wir schon einige Tage unterwegs. Wir bekommen ein wunderschönes Haus, es liegt herrlich. Schöne freundliche Zimmer mit richtigen Betten stehen für und bereit. Oh, wie herrlich.

1. Febr. 1945

In der Werft wird der Diesel überholt. Wir machen uns das Leben soweit angenehm, wie irgend möglich. Oben haben wir Brettel gefunden, und los geht es. Ich überschlage mich natürlich gleich und falle die Treppen hoch, gleich wieder ins Haus hinein. Aber Spaß macht es trotzdem.

---

[1] Backbord

2. Febr. 1945

Heute machen wir uns landfein. Mal sehen, wo wir gelandet sind. Hier sehe ich den ersten Schwarzen Markt. Wir kaufen uns dort Schnaps und naschen einen. Mit einem Streifenauto werden wir dann nach Haus gefahren.

3. Febr. 1945

So kommt der 3.2.. Heute habe ich an Bord Wache mit Kuhlmann. Nachdem wir erst mal zünftig Abendbrot gegessen, wird ein tolles Musikprogramm aufgeführt.

4. Febr. 1945

Heute Proviantübernahme und letzte Überholung. Abends huschen wir noch einmal verbotenerweise an Land.

5. Febr. 1945

Früh 5^{30} geht es wieder los. Der Flottenchef kam erst, als wir schon schwammen. Aber das machte uns bitte fast gar nichts. Wir fuhren wieder Richtung England.

6. Febr. 1945

Wir erreichen die offene See. Auf Tauchstation, und weg sind wir. 40 Meter tief auf Marschfahrt gegen England. Alles klappte programmmäßig.

7. Febr. 1945

Wir halten auf die Orkneyinseln und Shetlands zu. Noch immer ist unser Operationsgebiet nicht bekannt. Ich gehe auf Horch-Wache. Heute hatte ich das erste Geräusch drin. Konnte aber nicht ermitteln, was es war. An das Schnorcheln muss man sich erst langsam gewöhnen. Es ist ein lästiger Druck auf den Ohren. Kann man sich ja denken. Im Boot herrscht immer ein Unterdruck. Es kann jedenfalls nichts schaden, wir haben dann eben alle ein elastisches Trommelfell.

8. und 9. Febr. 1945

Die Tage vergehen mit den Wachen. 4 Stunden Wache, 4 Stunden Freiwache. Wir sind zwei Mann in einer Koje. Jeder holt nach seiner Wache den anderen aus der Koje. Stiefel und Sachen werden nicht ausgezogen. Die Äpfel können das Unterwasser-Fahren scheinbar nicht vertragen. Sie werden fleckig und fangen an zu faulen. Wir essen wie die Löwen, die Zunge brennt schon wie Feuer, aber wir schaffen es. Es darf nichts umkommen. An Bord soweit alles wohl. Keiner hat eine Ahnung, wohin es geht. Wann wird der Funkspruch kommen?

10. Febr. 1945

Heute soll das letzte Schallplattenkonzert abgehalten werden. Wir nähern uns immer mehr dem feindlichem Gebiet. Da ..., in der Ferne die ersten Bombendetonationen. Es waren Fliegerbomben, allerdings weit weg. Erschrocken waren wir jedenfalls doch alle. Die Musik spielt, es herrscht wieder gute Stimmung an Bord. Heut gab es prima Essen mit Erdbeeren und Schlagsahne. Ja, das ist so etwas. Außerdem war Süßigkeiten -Verteilung. Da lacht das Schnäuzchen.

11. Febr. 1945

Heute müsste nun wohl der Operationsbefehl kommen. Unser Kurs liegt direkt auf England. 11^{43} Funkspruch. Es ist das Ersehnte. Der Kommandant entschlüsselt. Um 13^{00} ist Musterung im Bugraum. Anscheinend soll das Operations-Gebiet bekannt gegeben werden. Es ist totenstill im Raum. Nur das Singen der Elektromaschinen ist zu hören. Mit ruhiger Stimme hören wir: „ Auf Befehl des Befehlshaber der U-Boote ... haben wir die Aufgabe, als erstes Boot dieses Krieges, durch den Nordkanal (Schottland) in die Irische See zu dringen und uns dort auf die Lauer zu legen. Wir alle wissen, was das zu sagen hat. Nachher sehen wir uns auf der Karte an, welche Aufgabe uns bevorsteht. Aber unsere Stimmung sinkt nicht. Wir kommen schon wieder raus. Weiter geht's. Wir nehmen neuen Kurs. Auch heute wieder feindliche Schiffsschrauben (Zerstörer) in weiter Entfernung. Wir fahren ruhig unseren Kurs.

12. Febr. 1945

Wir nähern uns der Durchfahrt „Shetlands – Orkney Inseln". Schon häufiger werden Horchpeilungen vorgenommen. Von fern zeitweilig Detonationen. An Bord geht alles seinen geordneten Gang.

13. Febr. 1945

Ein unvergesslicher Tag meines Lebens. Oben ist die Hölle los. Windstärke 10. Wir haben unser Boot zu vorlastig geladen und dadurch wurden die Dieselabgase nicht nach außen, sondern ins Boot gepumpt. Die Folge war, dass die Heizer in dem Elektro-Maschinenraum umfielen.

Alle fünf Minuten geht eine Runde und weckt alle wieder auf. Sonderbarerweise ist dem Torpedo-Mechaniker fast gar nichts passiert. Er schlief hinten, wurde nur kurz geweckt und jetzt ist er genau noch so frisch, wie wir es sind. - Endlich ist die Gefahr für den Maat vorbei, er atmet wieder ruhig. – Unsere Luft ist fast verbraucht. Die E.-Masch. fast leer. Wir müssen auftauchen. Das Besteck zeigt genau zwischen Shetlands und Orkney Inseln an. Geht das gut ab?

Wir tauchen auf. Ein Sturm. Ich stehe im Turm mit dem Ortungsgerät. Mein anderer Funker ist seekrank, er bricht dauernd. Von oben kommt eimerweise das Wasser durch das Luk. Die Brückenwache hat sich angeschnallt. Unsere Funker bedienen unten das Ortungsgerät. Da, eine Ortung: 175^0, Entfernung 1,7 km. Sicher Flugzeug - … „Ortung kommt näher". 1,3 km. Der Sturm peitscht die Wellen: Flieger 160^0, Alarm… Wir steigen ein. … Fluten.

Endlich 40m. Noch immer nichts. 60m .. 100m. Gott sei Dank, wir wurden nicht gesehen. Zwei Flugzeuge hatten direkt Kurs auf uns gehabt. Der Sturm war unser Helfer. Sämtliche Kopfbedeckungen waren weggeflogen. Unseres Alten seine schöne weiße Mütze war auch weg. Auch die Kameraden unten wurden durcheinander gewirbelt. Der Seegang hat den Kahn ordentlich durcheinander geworfen. Fast alles war seekrank geworden. Jetzt ist alles froh, dass dies vorbei ist. Frische Luft haben wir auch wieder genügend. Die kurze Fahrt über Wasser hatte ausgereicht. Mittlerweile war es Morgen geworden. Der Anflug der Flieger erfolgte genau 00^{12}.

14. Febr. 1945

Jetzt merkten wir erst, wie anstrengend der gestrige Tag war. Ich war hundemüde. Außerdem hatte ich im Horchgerät wieder eine Ortung, aber sie verschwand wieder. Heute gibt es was extra Feines. Jeder bekommt eine Büchse Birnen. Dann fallen wir glücklich in die Koje und erholen uns etwas von den Strapazen.

15. Febr. 1945

Ich bin auf Horchwache. Bei 58^0 höre ich die berüchtigte Säge. Keiner weiß etwas Genaues von ihr zu sagen. Nur, in ihrer Nähe gibt es meist Wasserbomben. Also ist Vorsicht am Platze. Es ist ein eigentümlicher singender Ton im Kopfhörer. Mit der Zeit wirkt er direkt aufreizend. Jetzt kommen noch Schraubengeräusche dazu. Erst Stärke 2, welche dann bis 4 anschwillt. Wir gehen auf Schleichfahrt und warten gespannt. Doch er fährt vorbei.

Heute hört es überhaupt nicht mehr auf. Eben mussten wir vor einer Flugzeugortung tauchen. Die Überwachung ist hier furchtbar stark. Wir fahren, d.h. Schnorcheln aber schon wieder weiter. Wir passen hier höllisch auf. Eine Minute schlafen, kann für uns hier alle der ewige Schlaf sein. Weit weg ist noch die Säge zu hören, wird aber leiser.

16. Febr. 1945

Seit ungefähr zwei Stunden verfolgt uns so ein Bewacher. Es muss ein älterer Dampfer, nach dem Schraubengeräusch zu urteilen, sein. Ich bin auf Wache. Wir drehen nach allen Seiten, nicht wegzubringen ist der „Schlitten". Na, wart nur. Wir lassen ihn schön nach hinten gehen, auf 170^0 , dann Rohr V fertig, … Rohr V los … Der „Aal" läuft, ich höre ihn genau auf den Dampfer abschwirren, es ist ein T IV. Plötzlich stoppt unser Freund, noch hören wir den „Aal" laufen. Wir warten gespannt, die Stoppuhr läuft. Nichts geschieht. Dann eben … aber unseren Verfolger sind wir los. Schleunigst macht er sich aus dem Staube. Damit hatte er sicherlich nicht gerechnet. Wir fahren weiter.

17. Febr. 1945

Unser Kurs ist der Nordkanal. Jetzt stehen wir westwärts der Hebriden. Äußerste Vorsicht ist hier geboten. Nachts herrscht hier einreger Schiffsverkehr. Leider kommen wir nie zum Schuss. Ab und zu wird die Stille unterbrochen, es sind die Detonationen von Wasserbomben. Langsam kommen wir nur vorwärts. Unter Wasser fährt es sich nicht so schnell.

18. Febr. 1945

18 Flieger- und Wasserbomben in mittlerer Entfernung reißen uns im Moment aus unserem Leben hier. Wir gehen auf Tiefe und warten. Nach einer Stunde scheint man oben wieder ruhiger zu sein. Wir schnorcheln wieder weiter. In einem, von unserer B.Stelle entschlüsselten Funkspruch, ersehen wir, dass ein englischer Aufklärer unseren Schnorchel entdeckt hat. FT. Lautet: „Feindliches U-Boot + ... auf dem Marsch. Vorsicht".

19. Febr. 1945

Der Nordkanal ist in Sicht. Nun brauchen wir nur noch die Durchfahrt zu wissen. Nachts ist ein reger Verkehr hier, wir müssen höllisch aufpassen. Am Eingang legen wir uns hin und beobachten, wo die Schiffe lang fahren. Es ist nicht so einfach. Wir müssen jedes Geräusch vermeiden, denn am Eingang sind sicher feindliche Horchgeräte eingebaut. Gott sei Dank haben wir hier aber eine Strömung von 2,4 Meilen. Das dürfte schon genügen. Sorgen macht uns nur noch die Minensperre.

20. Febr. 1945

Langsam treiben wir durch den Kanal. Es ist uns doch ein bisschen komisch zumute. Über uns muss irgendwo Übungsschießen sein. Vor uns eine Masse Geräusche. Es müssen ziemliche Brocken dabei sein. Ein Blick aus dem Sehrohr bestätigt uns das. Neben dem Kanal, schon in der Irischen See, ist der Übungsplatz englischer Schlachtschiffe. Ein Haufen Zerstörer rast wie wild hin und her. Wir sehen schnell zu, dass wir vorbeikommen. Bei dem Lärm können wir sogar schnorcheln. Alles atmet auf, als der Nordkanal hinter uns lag. Es ging bald einfacher als wir glaubten. An die Schlachtschiffe war ein Rankommen unmöglich. Erstens sind sie zu schnell und zweitens ist die Überwachung zu stark.

21. Febr. 1945

Es ist früh, gegen 8^{00}. Unser Ziel ist, uns vor die Einfahrt nach Glasgow zu legen, um dort einige Dampfer abzufangen. Wir sind jetzt in den Firth of Clyde eingebogen und halten auf Glasgow zu. Da biegt vor uns um eine Insel ein Kleingeleit ein. Unser Kommandant macht nichts schneller, als zum Angriff beizudrehen. Alles geht in Bruchteilen von Sekunden. Rohr 1 bis 4 klar machen zum Unterwasserschuss. Wir sind alle auf Gefechtsstation. Alle hat das Jagdfieber gepackt. Meine Station ist bei den Rohren, ich muss die Torpedo-Laufzeit stoppen. Die Zieloptik läuft, die Einstellungen knacken. Durch die Anlage kommt vom Turm: „ Rohr 2 fertig ... - Rohr 2 ... los...- Rohr 1 fertig ... los ...- Rohr 3 fertig ... los- " Versager, noch mal wird geschossen, diesmal mit Hand, wieder Versager ... Rohr 4 fertig ... los ... All dies geschieht innerhalb kürzester Zeit. Drei „Aale" laufen. Werden sie treffen? Bange Minuten vergehen. Es herrscht eine nervtötende Stille im Boot. Da, nach 4:13 Minuten eine Detonation, wieder Ruhe. Leise gluckert das Wasser im Boot. Was spielt sich wohl jetzt da oben für ein Drama ab? Sieben Minuten, acht Minuten, neun Minuten. 9:17 Treffer und nach 21 Sekunden wieder einer. Gleich darauf heftige Detonationen und jetzt Sinkgeräusche. Alle drei „Aale" haben getroffen. Der eine Dampfer musste wohl Munition geladen haben. Es knallte furchtbar laut hier unten. Wir warten noch eine Viertelstunde und gehen dann auf Sehrohrtiefe. Dann halten wir einen Rundblick. Die drei Dampfer sind weg, nur der Bewacher, den wir leider durch unseren Versager am Leben lassen mussten, liegt wie friedlich da. Er nimmt die Überlebenden der Dampfer auf, die in Booten, auf Flößen oder Trümmern umher schwimmen. Wir verkrümeln uns bald wieder in die Tiefe.

An und für sich ist es von uns eine Frechheit, so kurz vorm Ziel und womöglich beim Frühstück einen baden zu schicken. Aber Krieg ist Krieg, da muss man hart sein. Wer weiß, vielleicht sind wir morgen auch an der Reihe. Zur Belohnung für unseren ersten Erfolg bekommt jeder ein Schnäpschen.

Ich bin jetzt auf Wache gezogen. Vorn im Bugraum werden die Rohre nachgeladen. Alle Kojen sind hochgeklappt, die Flurplatten sind offen. Ich bin gespannt, ob der Engländer sich die Torpedierung so

ohne weiters gefallen lässt. Richtig, die Uhr zeigt 9^{14} an, Schraubengeräusche. Sechs Zerstörer laufen, sicher vom Bewacher gerufen. Jetzt scheint es loszugehen. Da, … die ersten Wasserbomben. Sie liegen schon ganz gut. Weitere der Zerstörer kommen von vorn. Wir legen uns auf Grund. Ein Kreidestrich wird neben den anderen gemalt. So zählen wir die Wasserbomben. Wir versuchen nun, uns langsam von hier wegzuschleichen. Aber immer ist einer hinter uns her und wirft seinen Segen ab. Es kracht und knallt fürchterlich. Zurzeit zähle ich 14 Verfolger. Und auf der einen Seite ist sowieso der Weg durch die Minensperre versperrt. Wir drehen und winden uns wie ein Kreisel, so schnell soll man uns nicht haben. Die Wasserbomben fallen immer näher um uns herum. Immer serienweise zu fünf Stück. Darauf dann wieder so nervenzerreißende tödliche Stille. Wir haben uns wieder einmal auf Grund gelegt – 78m -.

Plötzlich ist ein Zerstörer genau über uns. Er lotet jetzt die Tiefe. Alle halten den Atem an, … dann ein merkwürdiges Zirpen im Kopfhörer. Gleich darauf gibt es einen unerhörten Knall, das Boot macht einen Satz, Glas klirrt, das Licht fällt aus. Meine Ohren surren, als wäre das Trommelfell durch. Gott sei Dank wird von hinten und vorn alles klar gemeldet. Sechs Minuten später wiederholt sich das Gleiche wieder. Scheinbar ist es derselbe Zerstörer. Diesmal liegt die Wasserbombe noch besser. Beim Knall fällt mir unsere Deckenlampe auf den Kopf, das Boot springt wie ein verwundetes Tier, alles fällt aus, auch die Geräte. Sieht so das Ende aus?

Jeden Moment erwarte ich das Wasser, doch nichts kommt. Das Boot hält dicht. Der Zerstörer oben läuft weiter. Die Verfolger arbeiten mit Unterwasserortung (ASDIK). Das klingt so, falls man erfasst wird, wie wenn eine Handvoll Kies auf das Boot geworfen wird. Unsere Leute im Boot sind schon so weit, dass sie jedes Geräusch innerhalb des Bootes als Ortung ausmachen. Besonders unser Funk-Maat leidet darunter. Er macht uns damit bald schwach.

Im Bugraum, als ich einmal nach vorn musste, bot sich mir ein seltsamer Anblick. Inmitten von Kisten, Torpedos und Hängematten lagern ca. 30 Menschen am Boden. Alle achteten auf die Geräusche und Detonationen. Die Offiziere sitzen in der Messe und grübeln. Keiner kann helfend eingreifen, aber alle verlassen sich auf das Glück. Der Tag vergeht, noch immer kracht es ohne Unterbrechung. Langsam muss es draußen dunkel werden. Zurzeit sind nur noch neun Schrauben hinter uns her, die abwechselnd einmal stoppen, dann wieder anlaufen, auf uns Jagd machen. Während der Verfolgung haben wir den ständig zunehmenden Luftmangel gar nicht bemerkt. Alle atmen schon durch Kali-Patronen. Uns hier im Funkraum schien man vergessen zu haben. Dann bekam ich vom Ober-Steuermann noch eine Patrone, die wir abwechselnd benutzten. Einer bediente das Gerät, der Andere atmete durch die Patrone. Es ist merkwürdig. Je dünner die Luft im Boot wurde, je ruhiger wurde die Besatzung. Viele nehmen wohl an, es muss ein furchtbarer Tod sein, in einem U-Boot zu ersticken. Ich kann diesen nur eines Besseren belehren. Je weniger Luft, je lustiger und fröhlicher werden die Leute. Es ist bald so, als ob alle einen Sektrausch haben. Allerdings ein gefährlicher Sektrausch. Hier fängt einer an zu lachen, dort erzählt einer einen Witz, die Ruhe geht ganz langsam in einen beschwingten Zustand über. Für den Feind ist dies natürlich ein guter Verbündeter. Wie leicht kann ein Geräusch, unvorsichtig hervorgerufen, den Tod bedeuten.

Langsam nur rückt der Uhrzeiger vorwärts. Es ist so gegen 22.00 Uhr. Noch immer fallen Wasserbomben, aber es sind jetzt weniger. Wenn man doch nur einmal einen Rundblick oben machen könnte. 22^{45} nur noch ein Zerstörer in 146°, welcher aber langsam leiser wird. Haben sie aufgegeben?

Jetzt ist der ganze Sektor feinfrei, aber wir warten noch. Vielleicht liegen oben noch welche gestoppt und wollen uns so erwischen. 23^{10} klar machen zum Auftauchen. Wir legen uns die Schwimmwesten an. 23^{12} Auftauchen!

Es ist ein herrliche Gefühl, die frische Luft zu atmen. Schokolade könnte in diesem Moment nicht besser schmecken. Mit zweimal großer Fahrt brausen wir an Englands Küste in ca. 2000m Entfernung vorbei. An Land ist eine Autostraße sichtbar. Plötzlich über uns Motorengeräusche. Ein Flugzeug fliegt uns an. Komischerweise hat selbiger Lichter gesetzt. Wir geben Fliegeralarm. Die Geschütze werden besetzt, aber der Tommy kümmert sich gar nicht um uns. Unbekümmert fliegt er über uns

weg. Scheinbar hält er uns für einen Landsmann. Es hätte aber auch schief gehen können. Wie wir festgestellt haben, war es ein viermotoriger Bomber.

Die Diesel stampfen, die Batterien werden geladen. Leider ist ausgerechnet heute Mondschein. Unten bin ich mit meinen Leidensgenossen erschöpft über die Apparaturen gesunken. Eine fast 20stündige Wache liegt hinter uns, und was für eine. Endlich kommt die Ablösung, wir fallen in die Kojen. Hinter uns detonieren schon wieder Wasserbomben. Scheinbar sind unsere Freunde wieder zurückgekommen. Wir sind aber aus dem Hexenkessel raus. Lasst sie nur ihre Dinger werfen. Plötzlich sind vor uns Schatten ausgemacht. Wir drehen nach Irland, quer über die Irische See ab. Weiter geht's mit großer Fahrt. Die Bugwellen schäumen im Mondlicht. Alle Augen durchdringen aufmerksam die Dunkelheit. Da kommen wieder Schatten ins Glas. Aber diesmal hat man auch uns gesehen. Mit Volldampf kommen die Zerstörer näher. Wir nichts als weg. Gleich darauf rumst es auch schon wieder, aber diesmal dauert es nur eine halbe Stunde. Rund 70 Dinger fielen in unserer näheren Umgebung. Für heute war es wirklich genug. Genug haben aber auch wir den Tommy geschädigt. Drei Dampfer mit rund 17.000 BRT versenkt, darunter einen vollbesetzten Truppentransporter mit 10.000 BRT. Auf uns wurden dabei 278 Wasserbomben und 36 Fliegerbomben, sowie soeben nochmals rund 70 Wasserbomben geworfen, vergebens. Dies als Gegenleistung für drei „Aale" und unsere Nerven.

22. Febr. 1945

Nun hatten wir Zeit, um erst einmal nachzusehen, was für Schäden an Bord waren. Bis jetzt war dazu noch keine Zeit gewesen. Zu unserem größten Schrecken stellten wirr dann fest, dass beide Sehrohre untauglich geworden waren. Das Luftzielsehrohr war abgesoffen und das Angriffsrohr gesplittert. Was nun tun? Klar war, dass wir keine Angriffe mehr fahren konnten. Außerdem – was noch wesentlich schlechter war – wir waren blind. Beim Schnorcheln braucht man das Sehrohr. Sonst ließ sich alles ausbessern, Lampen, Geschirr, Sicherungen etc., was alles noch zum Teufel gegangen war.

Wir nahmen uns jetzt vor, erst einmal gründlichst auszuruhen. Alle hatten dies bitter nötig. Darum suchten wir uns ein gutes Plätzchen aus und legten uns auf Grund. Nur manchmal knallte weiter weg eine Wasserbombe, sonst blieben wir ungestört.

24. Febr. 1945

36 Stunden hintereinander habe ich geschlafen. Das war herrlich. Jetzt war ich wieder wie neu geboren. Nun wurde erst einmal tüchtig gefuttert. Es gab ein extra gutes Essen, Belohnung für den 21... Langsam lösten wir uns dann vom Grunde und fuhren gemächlich dem Kanal zu. Wir hatten beschlossen nach Hause zu fahren. Ohne Sehrohr waren wir ja nicht mehr einsatzfähig. Wenn wir doch nur unseren Funkspruch los wären. Auch entdeckten wir jetzt erst, dass ein vorderer Netzweiser durch eine Wasserbombe abgerissen war.

Nachts herrschte hier ein sehr reger Schiffsverkehr, tagsüber war kein Laut zu vernehmen.

25. Febr. 1945

Wieder war einer hinter uns her. Seit einer halben Stunde ist eine Säge zu hörn. Wir schnorcheln aber weiter. Wir müssen erst mal hier raus. Es ist eine ekelhafte Ecke hier. Überall ziehen Dampfer umher, es ist wie ein Bienenschwarm.

26. Febr. 1945

Heute wollen wir unseren Funkspruch abgeben. Die Luft müsste meiner Ansicht nach rein sein. Es ist kein Geräusch weit und breit zu hören. Kurz entschlossen gehen wir nach oben. Den Funkspruch hatten wir Unterwasser soweit klar gemacht, dass wir nur auf die Taste zu drücken brauchen.

Auftauchen ... Wir geben den Funkspruch mit rasendem Tempo ab und gleich geht es wieder in den „Keller". Hoffentlich sind wir nicht angepeilt worden. Aber das Ganze hat nicht länger als 3 ½ Minuten gedauert. Unser FT (Funktelegramm) hatte folgenden Wortlaut:

„+ .... 3 Dampfer mit 17.000 BRT versenkt. Beide Sehrohre ausgefallen, tauchklar, Schneidewind."

Jetzt erst sind wir zufrieden aber auch gespannt. Werden wir unsere Unternehmung abbrechen müssen?

27. Febr. 1945

Langsam fahren wir auf den St.Georgs-Kanal zu. Jetzt wird es wieder gefährlicher. Hier müssen irgendwo Minen liegen. Wir halten uns dicht an der Küste. Das Glück wird uns wohl nicht verlassen.

28. Febr. 1945

St.Georgs-Kanal ist erreicht. Hier herrscht wieder ein reger Schiffsverkehr, aber wir kommen nicht zum Schuss. Heute warf man wieder einmal ein paar Wasserbomben auf uns, allerdings ohne zu treffen. Nur erschrocken waren wir ein bisschen. Noch ca. 12 Stunden, dann sind wir durch den Kanal durch. Die Zerstörer flitzen hier wie irrsinnig umher. Wir müssen höllisch auf der Hut sein, wollen wir nicht mit einem zusammen kommen. Vereinzelt fallen auch Fliegerbomben, allerdings weiter weg. Ob noch mehr Boote hier sind? Oder sind es nur Übungen, welche uns erschrecken?

1. März 1945

Langsam fangen wir an, Irland zu umrunden. An der engsten Stelle des Kanals sind wir schon vorbei. Es fallen ganz unregelmäßig Wasserbomben. Wir leben von einer Wache zur anderen.

An Bord treten jetzt häufig Furunkel auf. Auch ich habe so ein nettes Ding. Das sind die ersten Erscheinungen von Vitaminmangel. Die Verpflegung ist soweit ja gut bei uns, doch fehlt das Frischgemüse. Unser „Sani" hat alle Hände voll zu tun. Heute musste er so ein Geschwür schneiden. Die Vorbereitungen dazu waren weit schlimmer, als die ganze Angelegenheit nachher. Bei mir treten ab und zu kleine Störungen in Bezug auf meine Augen ein. Es macht sich durch dauerndes Tränen und Verschwimmen sowie Kopfschmerzen bemerkbar. Es ist ja auch nicht verwunderlich, täglich und nächtlich künstliches Licht, das muss ja nicht gut sein.

2. März 1945

Heute ist großer Badetag. Es werden schon die ersten Vorbereitungen dazu getroffen. Während der Schnorchelfahrt wird das Kühlwasser, was durch das Kühlen dann warm geworden ist, abgefangen und in eine Brause gedrückt. Die Zeremonie geschieht inmitten der beiden Diesel. Pech allerdings wäre, wenn während der Brauserei irgendein Alarm wäre. Aber damit muss man auch rechnen.

In den Abendstunden werden wir von einem Flugzeug geortet. Wir geben Alarm und gehen auf 50m Tiefe. Aber es geschieht nichts weiter. So setzen wir unsere Fahrt unbesorgt weiter fort, Richtung längs der Westküste Irlands. Wir warten nun auf den Funkspruch, was mit unseren kaputten Sehrohren werden soll.

3. März 1945

Heute ist ein sehr ruhiger Tag. Das Wetter oben ist wunderbar. Auch hat uns noch keine Detonation irgendwie erschreckt, was ja sonst täglich auf unserem Speisezettel steht. Wir haben uns auf irgendeine Weise eine Büchse mit Schlagsahne organisiert und naschen sie nun im Funkraum. Ja, ja, das gehört eben auch dazu.

Wieder einmal mussten wir vor Flugzeugen Alarm geben. Aber nach 15 Minuten ist alles wieder ruhig und weiter geht es. Vereinzelt fallen Fliegerbomben in weiter und mittlerer Entfernung. Wir haben uns schon daran gewöhnt.

4. März 1945

Die Fahrt geht weiter ohne Unterbrechung. Bald werden wir an der Nordspitze Irlands sein. Da geht an uns ein Funkspruch ein. Er hat folgenden Inhalt: „Gut gemacht, Unternehmung fortsetzen als Wetterboot bis Aufbrauch der Bestände + ….. „F.d.U."

Da haben wir den Salat. Alle hatten sich schon auf die Rückreise gefreut und nun ging es doch wieder weiter. Aber, Befehl ist Befehl.

5. März 1945

Wir gehen auf neuen Kurs, Richtung Nordatlantik. Der Schiffsverkehr ist jetzt wie gestorben. Nur vor feindlichen Flugzeugen müssen wir uns höllisch in Acht nehmen. Diese schwirren hier wie Bienen umher. Heute mussten wir schon zweimal Alarm geben. Sechs Fliegerbomben war das Vergnügen uns schon wert.

An Boot, bei uns im Bugraum, hat sich ein „Ramsch-Club“ gebildet. Da geht es in jeder Freiwache rund, für uns zum Schaden allerdings, denn wir können dabei natürlich nicht richtig einschlafen. Aber die Hauptsache, es macht ihnen Spaß.

6. März 1945

Am schlechtesten ist es, wenn „Aale“ gezogen werden. D.h. soviel, dass diese neu gefettet und geladen werden müssen. Dabei müssen die Kojen hochgeklappt werden und so manche schöne Stunde Schlaf geht dadurch verloren. Aber wir müssen es einsehen, denn die Rohre müssen immer schussklar sein. Und eine erfolgreiche Feindfahrt hängt zum allergrößten Teil von der Pflege der Torpedos ab.

Irland liegt nun schon ein beträchtliches Stück hinter uns, aber wir müssen noch allerhand fahren, ehe wir das neue Operations-Gebiet erreicht haben.

7. März 1945

Es vergeht ein Tag wie der andere. Immer sieht man die gleichen Gesichter, immer das gleiche Licht, immer die gleiche Umgebung, soweit man allerdings überhaupt von einer Umgebung sprechen kann. So langsam kennen wir unsere ganzen Lebensgeschichten auswendig. Nun retten uns nur noch die Bücher. Es wird gelesen, Tag und Nacht, uns ist das ja egal.

8. März 1945

Heute fiel unser Lot aus, d.h. wir stellten bei einer Geräteüberholung fest, dass es nicht mehr ging. Nach fast 5stündiger Reparatur bekamen wir es wieder klar. Unser Präbst bastelt an einem kleinen Radio und wir gucken ihm dabei einträchtig zu.

Nur gut, dass es in der Küche noch einen ordentlichen Fraß gibt. Da hält man es eben immer noch aus. Jeder bekommt täglich ½ Büchse Birnen. Man braucht das Obst aber wirklich. Der Vitaminmangel macht sich schon sehr stark bei der Mannschaft bemerkbar. Als erstes Zeichen dafür ist das Auftreten von Furunkeln. Im Bugraum wird weiter nach wie vor Karten gespielt. Meinen Augen geht es noch immer schlecht.

9. März 1945

Heute großer Badetag. Es wird ja auch wieder allerhöchste Zeit. Mit einem Wasserglas Wasser täglich kann es ja mit der Säuberung nicht viel sein. Das Kölnisch-Wasser, welches wird haben, reicht ja auch nicht ewig. Es klingt ja eigentlich originell. Man ist auf dem Meer und hat kein Wasser.

Eine wahre Freude hat man an dem Gedeihen der Bärte. Es sind schon herrliche Exemplare darunter. Nach dem Baden gehen wir unter die künstliche Sonne. Wir haben da extra Birnen mitgenommen. Jeder legt sich 5 Minuten darunter. Man kann dann schon eine leichte Bräunung feststellen. Sonst verging der tag bis auf vier Wasserbomben ohne besondere Ereignisse.

10. März 1945

Bald müssen wir unser neues Gebiet erreicht haben. Hier sind überhaupt keine Schiffsgeräusche mehr zu hören. Nur die Schweinsfische zirpen und quieken, es ist furchtbar. Für unsere neue Aufgabe können wir ja auch keinen Schifffahrtsweg gebrauchen, denn wir müssen ja täglich 2x auftauchen, um unser Wetter los zu werden. Nur der Wettergott muss noch etwas besser gestimmt werden, denn heute stürmt und Pfeift es wieder ganz ordentlich da oben.

11. März 1945

Jetzt haben wir unser Ziel erreicht. Es ist, wie wir jetzt schon festgestellt haben, ein ziemlich ruhiges Gebiet. In der Nacht fielen 5 Bomben in mittlerer Entfernung. Ich glaube aber nicht, dass es uns galt. Wir essen weiterhin gut und ich vertreibe mir meine Zeit mit lesen und schlafen.

12. März 1945

Klar machen zum Auftauchen. Endlich, nach langer Zeit, sollen wir frische Luft holen können, den blauen Himmel und vielleicht auch mal die Sonne sehen können. Alles ist klar. Auch die Eimer mit dem Abfall stehen bereit. Dies ist so eines der schwierigsten Kapitel des U-Boot-Fahrers. Unter Wasser muss der Abfall ganz klein geschnitten werden, damit er durch das WC hindurchgedrückt werden kann. Dies kostet jedes Mal viel Schweiß. Meist ist das Ding dann noch verstopft, und die Leute wol-

len ja letzten Endes auch zu ihrem Recht kommen; denn das Ausdrücken kann ja nur während der Schnorchelfahrt geschehen.

Wir tauchen auf. ... Die Brückenwache geht nach oben. Auch ein Funker geht mit nach oben um das FuB zu bedienen. Ein kurzer Rundblick und schwupp geht der Abfall über Bord. Schnell werden die Werte für das Wetter nach unten gegeben, damit es verschlüsselt und abgegeben werden kann. Wir laden währenddessen unsere Batterien neu auf und pumpen unsere Lungen voll frischer Luft. Am Himmel sind einige Sternlein zu sehen, aber sie sind zu schwach, um ein Besteck zu nehmen. So fahren wir noch einige Minuten und warten auf Empfangsbestätigung des Wetters von der Heimat. Leider dauert das eine geraume Weile. Da, jetzt wird es wiederholt und schnell gehen wir in den Keller. Jede Minute länger über Wasser, bietet dem Gegner Gelegenheit, von uns eine genaue Peilung zu nehmen. Die Folge wäre, dass wir unliebsamen Besuch bekämen. Aber es ging alles gut.

Heute Abend geht es nochmals nach oben. Wir warten erst bis es dämmrig ist, und dann hoch. Ich bin jetzt mit oben. Es ist ein herrlicher Anblick, das Meer wogt, soweit das Auge reicht. Wir „schießen" Sterne, um unseren genauen Standpunkt festzustellen. Das Wetter wird abgegeben und wir tauchen wieder. Für heute ist unser Auftrag erledigt.

13. März 1945

Heute sind keine besonderen Ereignisse eingetreten. Papas Geburtstag.

14. März 1945

Heute früh gehen 01^{00} fielen fünf Fliegerbomben in mittlerer Entfernung. Scheinbar hat man uns doch irgendwie erfasst. Wir sind nur etwas erschrocken, aber es blieb dann ruhig. Heute Morgen klappte es mit dem Wetterabgeben gut. Schnell konnten wir wieder tauchen. Nun nur noch 1x heute auftauchen.

Wir sind gerade zwei Minuten oben, da fliegt ein Flugzeug an. Ich, mein Gerät hinunter werfen und hinterher. Das ist eins. Ich hatte keine Ortung gehabt. Im Nu sind alle eingestiegen und wir tauchen. Nichts geschieht. Wir warten ab. Aber es fallen keine Bomben. Scheinbar hat er uns gar nicht gesehen. Da sieht man aber wieder einmal, dass man gar nicht genug aufpassen muss. Heute hatten wir jedenfalls wieder mal Glück. Nur die Wettermeldung haben wir nicht mehr abgeben können. Na, das macht nichts. Heute tauchen wir jedenfalls nicht mehr auf.

15. März 1945

Die Woche ist schon wieder einmal herum und heute ist wieder Badetag. Wir freuen uns schon mächtig darauf. Außerdem ist heute Abend ein Offizier dran, einen Vortrag zu halten. Es wird über die militärische Lage in Deutschland gesprochen. Nach unseren letzten Meldungen sieht es da nicht gerade günstig für uns aus.

Beide Male hat das Auftauchen geklappt. Nur mit dem Empfang klappte es schlecht. Wir müssen fast immer das Wetter 2x, sogar schon 4x abgeben, damit es einmal gehört wird. Es ist wirklich eine Schweinerei. Wir mühen uns hier ab, jeden Moment kann uns was aufs Dach fallen und die da auf den Funkstellen scheinen zu schlafen. Aber wir werden es entsprechend in unserem Bericht bemerken.

16. März 1945

Jede Nacht, fast um die gleiche zeit, fallen fünf Fliegerbomben. Uns kommt es bald so vor, als wären das systematische Abwürfe. Wir stören uns schon gar nicht mehr daran. Ansonsten traten keine Ereignisse von historischer Beschaffenheit ein.

17. März 1945

Heute, beim Überwasserfahren, war die See ziemlich unruhig. Alles ging soweit ganz gut, das Wetter war abgegeben und bestätigt, da plötzlich Alarm. ... Tauchen, 150 m.

Nichts passiert. Da erfahren wir erst, dass es ein falscher Alarm war. Der Alte wollte uns nur etwas auf dem Laufenden halten. So verging auch dieser tag, bis auf einige Reparaturen, ziemlich ruhig. Das Essen schmeckt uns noch, nur das Entleeren des Körpers macht uns soviel Schwierigkeiten. Durch das Auspumpen ist man danach völlig erschöpft. Was geben wir jetzt für ein richtiges WC mit Spülung. So etwas lernt man hier draußen erst richtig schätzen.

18. März 1945

Keine besonderen Ereignisse

19. März 1945

Jetzt ist es schon so weit gekommen, dass man nicht mehr richtig schlafen kann. Es bilden sich Grüppchen und da wird Tag und Nacht erzählt. Meist werden ja auch die „Aale" gezogen und dann ist es ja mit dem Schlafen sowieso vorbei. Wir tauchen weiterhin zwei Mal täglich auf. Der Alte hat seine Launen, aber man muss ihn gehen lassen.

20. März 1945

Die Arbeit reißt trotz allem nicht ab. Heute fiel unser Echo-Lot aus. Es gab eine Heidenarbeit, um diesen Vogel auseinander zu nehmen. Das Auftauchen wird langsam zur Regelmäßigkeit. Nachts fallen weiterhin zur allgemeinen Beunruhigung die Fliegerbomben.

21. März 1945

Heute ist ein ekelhaftes Wetter. Ausgerechnet, wo ich auf die Brücke muss. Laufend kommt das Wasser in den Hals gelaufen. Schnell geben wir unser Wetter ab und schleunigst verschwinden wir wieder auf Tiefe. Da ist es doch ruhiger.

22. März 1945

Heute ist wieder einmal großer Badetag. Noch zu erwähnen wäre, dass das Wasser kein normales Wasser ist, sondern entsetzlich salzig schmeckt. Es ist nämlich ganz gewöhnliches Seewasser.

Mit unserem Trinkwasservorrat müssen wir uns noch etwas mehr einschränken. Aber wir werden schon damit auskommen. Außerdem läuft der Trinkwasserreiniger und ein paar Liter schafft er schon, wenigstens zum Waschen.

23. März 1945

Das tägliche Leben nimmt uns mit seinen großen und kleinen Sorgen weiterhin in Anspruch. Wir prüfen jetzt unser Proviant nach und finden dabei so allerhand schöne Sachen, wie Zwieback, Keks etc. Leider aber ist eine Unmenge von Kisten undicht gewesen. Ein winziges kleines Loch genügt schon, und das Seewasser ist eingedrungen. Über unsere Erwartungen wurden aber mehr als 500 Büchsen mit Erdbeeren sowie Schlagsahne gefunden, mehr als wir glaubten. Wir belegten, ohne weitere Mitwisser zu haben, gleich einige mit Beschlag, die während den Wachen verzehrt wurden. Vorn im Bugraum wurde die letzte Kiste mit den Apfelmostflaschen geöffnet. Welch ein Jammer aber, nur leere Flaschen. Hatte man uns eine leere Kiste mitgegeben? Des Rätsels Lösung haben wir nie erfahren. (Wir schon, aber bitte nicht weitersagen!). Gegen Abend bekamen wir wieder ein F.T. womit uns der Rückmarsch befohlen wurde. Ja, nichts konnte uns mehr erfreuen, als diese Nachricht. Noch einmal, diesmal aber mit viel Liebe, tauchten wir auf, um unser Wetter loszuwerden. Das Wetter war für uns sehr günstig. Kurs lag heimwärts und wir fuhren drauf los. Man bedenke, eine Stunde Überwasserfahrt entsprechen 15-16 Seemeilen, eine Stunde Unterwasserfahrt 4 Seemeilen, aber nur bei Höchstgeschwindigkeit. Wir fuhren ca. eine Stunde und schafften somit fast vier Stunden Unterwasser-Fahrstrecke. Mit guter Laune sehen wir dem neuen Tag entgegen.

24. März 1945

Langsam geht es unter Wasser wieder vorwärts. Für uns alle ist es viel zu langsam. Jeden Tag haben wir bisher an unserem selbst gebastelten Kalender abgestrichen. Nun möchten wir, dass endlich der letzte gestrichen wird. Meine Wenigkeit hat wieder einmal unter den schon zur Gewohnheit gewordenen Furunkeln zu leiden. Der Vitaminmangel macht sich immer stärker bemerkbar. Vereinzelt hören wir wieder Fliegerbomben, aber weit entfernt. Sonst geht alles o.k.

25. März 1945

Weiter geht es. Es ist eine wahre Freude, besieht man sich einmal so richtig gegenseitig. Durch den Bart sieht jeder Einzelne viel dicker und würdiger aus. Ich ärgere mich immer, hauptsächlich beim Essen, über den meinigen. Da es ziemlich weiche haare sind, hängen sie sich immer gerade dort hinein, wo sie am wenigsten am Platze sind. Schade, dass ich noch keinen richtigen Bart habe. Fred, der

Signaler, sieht aus, wie Ali Baba von den 40 Räubern. Laufend ärgern wir ihn, indem wir ihn am Bärtchen ziehen. Unser Z.W.O.[2] Oblt. Barth, macht seinem Namen wirklich Ehre. Er hat einen Bartwuchs, schwarz, ganz kolossal.

Unsere Bücherei an Bord ist wirklich unbezahlbar. Wenn man in mancher Musestunde kein Buch hätte, ich glaube, dann überkäme mich das Heimweh. So sorgt man immer für Abwechselung.

26. März 1945

Wir haben es uns zum Plan gemacht, mit frischem Päckchen, d.h. Anzug, in einen Hafen einzulaufen. Nun kann man sich aber vorstellen – oder eventuell auch nicht-, wie unsere Sachen aussahen. Es hat sich auf dem Stoff eine richtige Fettschicht gebildet. Der dicke Böhm, der Funker, benutzt seine Wache immer zur großen Reinigung seiner Hose. Mit einem Messer kratzt er den Dreck ab. Danach kann man ihn mit dem Besen mit dem Besen auffegen, und es lohnt sich wirklich! Jedenfalls sollen unsere Sachen auf irgendeine Art gesäubert werden. Zur Verfügung steht nur Seewasser in Unmengen und etwas Seife, aber keine Bürsten. Ein Grund um zu schimpfen, und darauf kann man sich verlassen, das tun wir. Aber letzten Endes muss es ja doch sein. Ich lasse mir aber noch Zeit. Das Land ist noch lange nicht in Sicht.

Schlecht haben es diejenigen Kameraden, welche nur ein Päckchen besitzen, und das sind nicht wenige. Nur die FT. hat vollzählig zwei Stück. Man sieht wieder einmal, wer auf Draht gewesen ist.

Der Alte hat heute wieder mal einen Vogel. Er tobt in seinem „shap", als wäre er allein an Bord. Man muss ihn gehen lassen. Sicher geht ihm die Ruhe auf die Nerven. Wenn die Bomben fallen, gefällt es ihm aber auch wieder nicht. Man sieht hier wieder einmal, dass man es keinem recht machen kann.

27. März 1945

.... es geht der Heimat zu. ... So langsam kommen die Gedanken wieder an ein Kaffeehaus etc. Ich meine natürlich, die kleinen Mädchen gehören wohl auch dazu. Deshalb bleiben wir aber unseren Kleinen in Deutschland weiterhin treu.

Wenn das Land auch ein anderes ist, aber so bedeutet es ja doch für uns, wieder einmal festen Boden unter die Füße zu bekommen. Das dürfte wohl wieder einmal ein Ereignis sein. Wenn man bedenkt, wie die Füße ausgeruht sind. Täglich machen sie ca. 20-25 Schritte und nicht mehr. Ich glaube, das gibt beim ersten Landgang jämmerliche Blasen.

... Ein F.T. für uns mit folgendem Wortlaut: Am ... ... Uhr + ... Geleit aus Murmansk mit starkem Schutz passiert. – F.d.U.

Das hatte uns gerade noch gefehlt. „Aale" hatten wir ja noch an Bord, aber Lust hatten wir keine, noch mal solch einen Tag, wie den 21.2.45 zu erleben. Außerdem war unser Boot ja nicht mehr voll einsatzfähig. Aber Befehl ist Befehl, wir fuhren los, was die Batterien hergaben. Nur noch ein Thema beherrschte die ganze Besatzung, „der Geleitzug".

28. März 1945

Die fahrt wird weiter fortgesetzt. Von unseren B.-Stellen bekommen wir laufend den ungefähren Standort des Feindes. Werden wir es schaffen? Wiederholt mussten wir heute schon wieder vor Fliegern tauchen. Das alles fehlt uns an den Seemeilen. So langsam wird die Luftüberwachung wieder stärker. Wir schlagen jetzt einen Bogen. Frage: ‚Schaffen wir es?'

Das Essen ist weiterhin gut. Heute haben wir einen Eimer mit Gewürzgurken gestiebitzt. Schmeckt aber ganz gut.

Nach neuster Meldung besteht das Geleit aus ca. 34 Frachtern, 2-3 Kreuzern und 15 Zerstörern. Da kann man mal sehen, wie stark die Bewachung ist. Und da sollen wir aber immer möglichst nicht ohne Tonnen rein kommen. Alles ist viel einfacher gesagt, als getan. Außerdem müssen hier irgendwo in der Nähe Flugzeugträger stationiert liegen. Unbeschreiblich sind uns nämlich die Flugzeuge. Man ist

[2] Zweiter Wachoffizier

nicht eine Minute sicher, kann man bald sagen. Der gesamte Seeraum steht unter ständiger Kontrolle. Ein Auftauchen wäre hier der sichere Tod.

29. März 1945

Wir Schnorcheln .... Die Diesel stampfen, die See geht heute wieder ziemlich schwer. Dauernd schneiden wir unter. Es ist ekelhaft.

Heute ist wieder einmal Badetag. So langsam wurde es ja auch wieder mal Zeit. Es ist wieder eine richtige Wohltat, frisch gewaschen zu sein. Alles sieht viel sauberer aus. Es kommt einem vor, als wenn mehr Lampen brennen würden, aber es scheint nur so zu sein.

Wir vergessen aber dabei nicht unser Geleit. Am Kartentisch in der Zentrale wird Seemeile auf Seemeile abgesteckt. Langsam kommen wir näher.

Durch das Baden scheint im Diesel wieder etwas nicht zu stimmen. Der eine „Jockel"! will wieder mal nicht mehr. Es ist eben eine Kinderkrankheit, ein Geburtsfehler – kann man auch dazu sagen. Immer ist es der Diesel, ausgerechnet, wo wir ihn am dringendsten gebrauchen. Die Freiwache geht fluchend an die Arbeit. Innerhalb weniger Minuten, so könnte man denken, hat man Urwaldmenschen vor sich. Im Gesicht und am Körper mit Öl derart verschmiert, dass man von weißer Haut wohl kaum noch sprechen kann. Im Diesel herrscht außerdem noch eine ganz nette Temperatur, so dass der Körper wie Speckschwarte glänzt. Der Dienst auf einem U-Boot ist eben hart und verlangt stählerne Nerven.

Der Kommandant in der Zentrale rechnet und rechnet, ob wir noch zur rechten Zeit ankommen werden. Da unterbricht wieder einmal ein Fliegeralarm unsere Tätigkeit. Der Funker hat inzwischen weiter gut aufgepasst. Seine Tätigkeit ist, während der Schnorchelfahrt mit seinem Funkmessgerät den Sektor abzustrahlen und anfliegende Flugzeuge wahrzunehmen. Dadurch kann vorher schnell weggetaucht werden. Bei Unterwasserfahrt besteht seine Aufgabe darin, annähernde Schraubengeräusche zu hören, den Standort und eventuell die Art des Fahrzeuges festzustellen. Man kann sagen, es ist eine ziemlich verantwortungsvolle Aufgabe, welche der Funker eines U-Bootes zu tragen hat. Dazu kommt noch die Aufnahme bzw. Abgabe der Funksprüche und die Entschlüsselung derselben.

Nach ca. 15 Minuten ist die Luft wieder rein, wir gehen wieder auf Sehrohrtiefe, die Heizer arbeiten weiter an ihrem Diesel.

30. März 1945

Dieser Tag vergeht ohne irgendwelche erwähnenswerten Ereignisse. Der Diesel geht augenblicklich wieder, fragt sich nur, wie lange.

31. März 1945

Jetzt geht es aufs Ganze. Die Diesel stampfen. Werden wir wohl noch zur rechten Zeit kommen? Wir befinden uns jetzt NW Irlands. Hier irgendwo müsste der Geleitzug kommen. Gespannt horcht der Funker seinen Sektor ab. Aber wir fahren in einem Bereich umher und warten auf die Dinge, die da kommen sollen.

Da kommt durch F.T. eine neue Lagemeldung. Das Geleit ist an unserem Standort schon vorüber. Wir kamen zu spät. ... Aber allzu tragisch nehmen wir die Geschichte nicht. Wer weiß, wozu die Sache gut ist. Es musste wohl so sein. Wir gehen wieder auf unseren alten Kurs zurück und stampfen Richtung ‚Heimat' nach Norwegen, wie man auch sagen kann. Der Tag vergeht im Allgemeinen sehr ruhig. Morgen kommen wir dann schon in nähere Berührung mit England.

1. April 1945

Wir stehen heute zwischen Island und den Farörern. Dieses Gebiet wird auch Rosengarten genannt. Jeden U-Boot-Mann überkommt ein komisches Gefühl, wenn er dieses Gebiet durchfährt. Es ist ein U-Boot-Friedhof. In der schlechten Zeit, als hunderte von Booten sanken, geschah dies zumeist in der Biskaya und im Rosengarten. Unsere Boote waren ja gezwungen, einmal aufzutauchen um die durch die Unterwasserfahrt leergefahrene Batterien wieder aufzuladen. Die Unterwasserfahrt wurde und wird ja heute noch immer mit einer E-Maschine angetrieben. Nur durch eine Dieselfahrt – und das ging ja nur über Wasser – konnten wir wieder laden. Diesen Zeitpunkt, wenn das Boot nach Luft schnappen

musste, nahm der Gegner wahr. Und aufgrund der unerhörten Luftüberwachung, erfasste er jedes auftauchende Boot. Erleichtert wurde es ihm noch durch die Erfindung des Funkmessgerätes. Dadurch, dass der gesamte Sektor durch diese Strahlen überwacht wird, erfasst man jedes Boot. Wie ein Bienenschwarm stürzen sich dann die Flugzeuge auf solch ein Boot. Was nutzt dann ein 2cm oder 3,7cm Geschütz gegen 25-30 MGs und Bordkanonen. Nicht zu vergessen sind dabei die Bomben. Nun, im so genannten Rosengarten (denk an die Dornen!) mussten die Boote immer auftauchen. Die meisten wurden eben überrascht. Dann wurde der Schnorchelmast erfunden, den wir auch haben, und da konnte man auch unter Wasser mit Diesel fahren. Durch den Schnorchel, welcher etwas aus dem Wasser ragte, wurde die Luft ins Boot bzw. die verbrauchte aus dem Boot gepumpt. Der Diesel benötigt ja zum Arbeiten Sauerstoff.

So fuhren wir denn langsam durch den Rosengarten. Nachdem wir einige von unseren Kameraden so richtig in den April geführt hatten –abgesehen, dass wir alle durch den Geleitzug ja auch angeführt waren-, hatten wir alle recht gute Laune. Fast hätten wir nun vergessen, dass heute Ostern war. Ein komisches Fest. Andere gehen in der ersten Frühlingssonne spazieren und wir sitzen hier auf 50m Tiefe ohne Licht und Sonne. Aber es geht auch. Zu Mittag gibt es Schinken mit geriebenem Käse und Nudeln, als Nachtisch Erdbeeren mit Schlagsahne. Am Tag davor haben wir noch Keksbüchsen ans Licht geholt und somit leben wir gar nicht so schlecht. Man muss sich eben das Leben so angenehm wie möglich machen. Gegen Abend haben wir kaum eine ½ Stunde geschnorchelt, da gibt es vom Funkerraum wieder einmal Alarm. Durch unser gesplittertes Sehrohr hatte der Wachoffizier einen Scheinwerfer aufblitzen gesehen. Schleunigst geht es abwärts. Aber es bleibt ruhig. Nach 20 Minuten geht es wieder weiter, immer dem Ziele näher.

2. April 1945

Langsam schieben wir uns durch das gefährliche Gebiet. Schon einmal wurde der Ostermorgen durch Alarm unterbrochen. Zu Mittag gibt es Schnitzel mit Stangenspargel in Butter. Der Magen soll auch merken, dass es ein Festtag ist. Heute haben wir einen Vortrag im Bugraum über die politische Lage in Deutschland. Es sieht nicht gerade sehr rosig aus. Scheinbar hatte unsere Fahrt gar keinen rechten Zweck mehr. Heute mussten wir noch drei Mal abwärts gehen, aber so langsam verlassen wir den Rosengarten. Fern hören wir das Geräusch einer Kreissäge, aber das stört uns wenig. Weit weg sind auch einige Wasserbomben-Detonationen zu hören. - So vergeht auch bei uns das Osterfest -.

3. April 1945

Die Führung unseres Bootes hat beschlossen, das Einlaufen mit sauberem Anzug und Wäsche zu vollbringen. So müssen wir denn langsam damit beginnen, die Sachen zu reinigen. Und wie die aussehen! Außerdem steht uns zur Wäsche ja nur das harte Seewasser zur Verfügung. Es ist wirklich eine blöde Idee. Die ganze lange Zeit ging es im Schmutzigen Anzug gut und nun, beim Einlaufen, muss es ein sauberer Anzug sein. Zum Glück habe ich ja zwei Anzüge und damit bin ich natürlich wieder schlau dran.

Heute war zwei Mal Alarm ohne irgendwelche Ereignisse. Nur einmal fiel ganz in der Nähe eine Serie Wasserbomben, aber scheinbar galten sie nicht uns. So ging auch dieser Tag zu Ende und wir näherten uns Norwegen immer mehr. Alle freuten sich schon auf so ein richtiges Glas Bier.

4. April 1945

Weiter geht die Fahrt. Im Dieselraum hängen die Sachen zum Trocknen. Es ist auch der einzigste Raum, wo es einigermaßen warm ist. Ansonsten werden die Bärte einer sorgfältigen Pflege unterzogen. Überhaupt die Haare! Mein Gott, manche von uns haben eine Mähne, von den Ohren sieht man dabei fast gar nichts mehr. Ich hatte meine erst noch recht kurz schneiden lassen. Es ist nämlich widerlich, so langes Haar zu haben. Man bedenke dabei, dass die richtige Pflege fehlt. Man muss sie ja doch einmal waschen.

Die Kombüse liefert jetzt noch die besten Sachen. Wir wollen nachher nichts wieder abgeben und sehr weit haben wir ja nicht mehr zu fahren. Da, wieder einmal Alarm. Schwupp sind wir weggetaucht. Aber es bleibt ruhig und wir setzen unsere Fahrt fort.

5. April

Im Funkerraum ist viel Arbeit. Dauernd werden die Sendezeiten verlegt und dauernd ist eine andere Frequenz in den Sendungen. Es macht sich somit auch bei uns hier draußen die schlechte Lage in Deutschland bemerkbar. Die meisten Langwellen-Sender sind vom Feinde schon besetzt und die gesamte Leitung liegt nun auf „Bernau". Aber mit Geduld und Spucke schaffen auch wir es. Wir befinden uns jetzt schon in beträchtlicher Landnähe. Außerdem machen sich im Horchgerät wieder einige Geräusche bemerkbar. Aber wir kennen jetzt nur eins, und das ist „an Land".

6. April 1945

Wir machen unseren Sender klar, um die Einlaufmeldung abzugeben. „Stehe ... Stunden vor Ansteuerungstonne gelb, erwarte Geleit". Die Tiefen hier werden immer unregelmäßiger. Es ist eben küstennahes Gewässer. Alles ist nun klar. Auftauchen .... Kaum ist der Netzabweiser aus dem Wasser, drücken wir schon auf die Taste, aber es geht nichts raus. Fieberhaft überprüft der Maat nochmals die Einstellung. Alles in Ordnung. Was kann es sein? Von der Brücke kommt schon die Frage nach dem F.T. aber noch ist er nicht gegeben. Lange können wir so nicht fahren, denn gerade hier ist die Luftüberwachung besonders stark. Es ist nichts zu wollen, es geht nicht. Fluchend lässt der Alte wieder tauchen. Der Sender ist eben ausgefallen. Jetzt den Fehler suchen! Stundenlang basteln wir am Gerät umher. Ganz notdürftig nur können wir es flicken. Da kommt die Meldung, dass das Lot ausgefallen ist. Auch noch der Schmerz, gerade hier, wo die Tiefe sich laufend ändert. Es ist so, als würde uns das Einlaufen von irgendjemand nicht gegönnt. Aber wir werden es schon hinkriegen. Durch diese ganze Manövriererei und dem Abbrechen des Kurses, wissen wir natürlich unseren Standort nicht mehr genau. Langsam rutschen wir auf Grund. Wir haben Glück, es ist Sandboden. Es hätte ja auch Felsen sein können und .... Na, lieber nicht. Alles ist auf Schlafstation, nur wir Funker sind auf den Beinen. Sendeanlage und Lot werden nochmals genau überholt. Im Sender sind ein paar Spulen durchgebrannt, durch die Wasserbomben sind die Messerkontakte irgendwie zu Schaden gekommen. Das Lot macht uns noch größere Schwierigkeiten, da wir keine Ersatzteile dieser Art an Bord haben. Die Nacht geht zu Ende. ...

7. April 1945

Noch immer sind wir nicht fertig. Langsam löst sich das Boot vom Grund. Sind wir noch weit von der Aussteuerungstonne? Wir fahren weiter. Einige Kameraden sind noch mit ihren Einlauf-Päckchen beschäftigt. Ganz kurz kann ich nur einmal an die Heimat denken. Heute hat Inge Geburtstag. Wie sieht es wohl daheim aus? Das sind alles Fragen, darüber aber nachzudenken, bleibt mir keine Zeit. Wir wollen ja einlaufen und dazu muss die Einlaufmeldung raus. Wir machen wieder alles klar zum Auftauchen. Wird es diesmal gelingen? Anblasen .... Das Boot durchbricht die Wasseroberfläche und die Taste arbeitet. Tatsächlich, es gehen „Ampere-Nuckels" hinaus. Jetzt noch die Unterschrift. So, nun ist die frage, ob wir gehört worden sind. Die Energie war durch die notdürftige Flickerei nicht sehr stark.

Die FT-Stelle fragt nach einigen Gruppen, die sie nicht gehört hat, an. Gehorsam beantworten wir sie. Da ... ein Zischen, und hin sind wieder einmal unsere Mühen der vergangenen Nacht.

Fluten, wir gehen wieder abwärts. Was in unseren Kräften stand, haben wir getan. Jetzt müssen wir eben hoffen, dass wenigstens die wichtigsten Gruppen unserer Funksprüche gehört worden sind. Langsam steuern wir ostwärts. Noch haben wir bis zum Treffpunkt des Geleites über 48 Stunden Zeit. Für uns ist es viel zu wenig, da ein genauer Standpunkt unseres Standortes nicht festliegt.

8. April 1945

Wir fahren die letzten Seemeilen, unwissend, welche Tiefe unter uns liegt. Aber wir müssen 10m halten, denn ein feindliches Flugzeug könnte uns sonst sichten. Im Boot ist eine fieberhafte Unruhe zu bemerken. Einige Männer sind bei der Arbeit, unsere Siegeswimpel fertig zu stellen. Es sind die zwei Frachter mit 7.000 BRT und ein Fahrgastschiff von 10.000 BRT. Dies ist ja jeweils der Stolz jedes U-Boot-Mannes gewesen, beim Einlaufen seine Siegerwimpel flattern zu lassen.

Die letzte Nacht bricht an, langsam legen wir das Boot auf Grund. Alles begibt sich zur Ruhe. Nur im Horchraum der Funker, er wacht für seine Kameraden und versieht seinen schweren, die Nerven anstrengenden Dienst. Gespannt lauscht er den Sektor ab.

9. April 1945

Früh gegen 6 Uhr. Wir lösen das Boot vom Grund. Die Entscheidung, ob das Geleit wartet, steht uns noch bevor. Sind wir an der richtigen Stelle? Es werden keine Horchpeilungen gemeldet. Wir tauchen auf. Es ist ein trüber Tag. Aprilwetter! Leichter Regen von oben. Gespannt sind die Gläser nach allen Seiten gesichtet. Noch ist nichts zu sehen. Wir nehmen langsam Fahrt auf. Ganz fern können wir Land ausmachen. Da, von Steuerbord ein Schatten gesichtet. Alle Augen versuchen, den Dunst zu durchdringen. Aber es wird nicht vergessen, nach Flugzeugen Ausschau zu halten. Wie viele vor uns mussten eine Unvorsichtigkeit mit dem Leben bezahlen. Gerade heute hängen die Wolken sehr tief. Wie leicht kann eine feindliche Maschine aus den Wolken hervor schießen. Wir drehen langsam auf den Schatten zu. Jetzt werden seine Umrisse schon deutlicher. Ist es ein Kamerad oder ...? Es könnte auch ein Zerstörer sein. Wir morsen ihn mit der Lampe an. Er soll Erkennungssignal schießen. Nichts geschieht. Es gibt nur ein „Verstanden-Zeichen". Wir wiederholen unseren Spruch, da schießt er grünrote Sterne. Ein Deutscher! Mit großer Fahrt gehen wir auf ihn zu. Es ist ein Minensucher. Das erste Mal seit langer Zeit wieder ein Stück Heimat. Er dreht bei und wir gehen in sein Kielwasser. Jetzt blinkt auch er: „Herzlich willkommen in der Heimat". Wie komisch dies klingt, es ist ja norwegischer Boden. Aber wir sind glücklich, nach solch langer Zeit endlich wieder geborgen zu sein. Nun fragt er an, ob wir fette Beute mitbringen. Stolz geben wir unsere Ergebnisse rüber und außerdem flattern unsere Wimpel schon im Wind. Mit herzlichen Glückwünschen geht es - bei 10 Seemeilen-Fahrt – (schneller läuft dieser Kasten nicht) auf den Drontheim-Fjord zu. Verschärft wird Luftausguck gehalten. Langsamer kommen die Felsen des Festlandes näher. Bei der Durchfahrt in die Einfahrt können wir die Befestigungsanlagen sehen. Ein Eindringen Fremder dürfte wohl unmöglich sein. Unser erstes Ziel ist Kristiansund, wo schon das Boot des Kpt.lt. Ring auf uns wartet. Dieser hatte Pech, sein Sehrohr ist ganz verbogen. Beim Unterwasserfahren rammte er einen Frachter mit seinem ausgefahrenen Sehrohr.

Herzlich fällt die Begrüßung aus. Einen originellen Eindruck machen die Ring-Leute auf uns. Ganz dreckig und verschmiert sehen sie aus. Ihre Bärte sind ganz zerrupft. Dagegen wir mit unserem sauberen Zeug machen eher den Eindruck, als wollen wir auslaufen anstatt einlaufen. Drollig war die Erkenntnis über die Farbe der Bärte. Bei Lampenlicht sahen sie alle dunkel aus. Hier oben aber mussten wir feststellen, dass alle möglichen Farbtöne vorhanden waren. Ein unvergessliches Bild. Beim Einlaufen eines dritten Bootes, welches aber von keiner Feindfahrt kam, setzten wir unsere Reise fort. Langsam näherten wir uns der Einfahrt von Drontheim. Alle fieberten schon. Gegen 15^{30} verließ uns das Geleit und wir wurden jetzt von ein paar Barkassen geleitet, d.h. in den Bunker gelotst. Nach einem prächtigen Anlegemanöver wurden wir von vielen Hurras .... Von der Abteilung Trondheim unter den Klängen einer Kapelle begrüßt. Stramm standen wir an Oberdeck, stolz auf die drei Wimpel am Sehrohr. Nach der Begrüßung durch den Flotten-Chef verließen wir unser Boot und betraten erstmalig wieder festen Boden. Ein schönes Gefühl. Nun ging ein Erzählen los. Die ersten Zigaretten wurden geraucht und der PK-Mann[3] tat seine Schuldigkeit. Oben auf der Straße standen Omnibusse bereit, welche uns in das Quartier bringen sollten. Lachend stiegen wir ein und fuhren einem warmen Bad und einer weichen Koje entgegen.

Dies war die Feindfahrt des Unterseebootes U-1064, welches nach der Kapitulation Deutschlands an England ausgeliefert wurde, unter dem Kommando des Kommandanten Korvettenkapitän Schneidewind, mit dem I. Wachoffizier, dem LI[4] sowie einen Teil der Besatzung im Mai 1945. Seitdem ist über den Verbleib meines Bootes mir nichts Näheres gekannt geworden.

---

[3] Bildberichterstatter, PK= Propaganda-Kompanie

[4] LI = Leitender Ingenieur

Der I. WO, das war Oblt. Schmelzer der LI Oblt. Ing. Grüninger.

Unterschrift: Horst Seeburg

Nachtrag!

Für verdienstvollen Einsatz an der Front wurde ich am 20.4.45 mit dem U-Boot-Kriegsabzeichen und der U-Boot Frontspange in Bronze ausgezeichnet. Am 5.5.45 wurde mir wegen Tapferkeit am 21.2.45 das EK II verliehen.

Der Kommandant erhielt für seine Unternehmung das „Deutsche Kreuz in Gold".